FRC 4°. 27745 27745

OBSERVATIONS

SUR

LE DROIT DE PASSE,

Proposé pour subvenir à la confection et entretien des Chemins.

PAR LE CITOYEN POMMEREUL.

Case FRC 12871

Pour ne rien hasarder dans une matière si importante, ne seroit-il pas bon de savoir avec quelque précision plusieurs choses que le rapport de la commission du conseil des cinq cents, et les débats qu'il a occasionnés, n'ont peut-être pas suffisamment éclairci.

1°. Quel est le nombre des lieues de routes actuellement existantes en France?

On présume qu'il s'élève, dans les 96 départemens, à 10,000; car il est beaucoup de chemins, à l'entretien public, où la poste n'est pas établie.

2°. Quel est le prix moyen de la confection à neuf, d'une lieue de chemin?

On l'estimoit, vers 1782, à 80,000 liv., et il y a beaucoup de raisons de croire qu'il seroit maintenant de 120,000 liv. au moins.

3°. Quel est le prix moyen de l'entretien d'une lieue de route, y compris les ponts et ouvrages d'art?

Ce prix dépend entièrement du système qu'on adoptera pour l'entretien. La corvée le rendoit très-cher, et presque incalculable. Il est difficile que, par voie d'entreprise, il n'arrive pas à plus de 350 liv. par an, par chaque lieue de 2000 toises.

4°. Quel est le prix, par lieue, de la réparation extraordinaire, dont les routes ont besoin, avant de pouvoir être remises à un entretien ordinaire?

On s'éloigne peut-être fort peu de la vérité, en le portant, y compris les ouvrages d'art, à 1250 liv. par lieue.

5°. Enfin, quel sera le produit annuel du droit de passe?

On l'évalue, dit-on, à 25 millions. Mais, sur quelles bases l'a-t-on calculé, et n'est-il pas à craindre qu'on n'en ait pris de très-douteuses? car cette taxe ne porte que sur le mouvement intérieur dans la république, sur lequel aucune de nos institutions présentes ou passées, n'offre de notions un peu satisfaisantes.

Cependant, en supposant que ce produit se réalisera en effet, ne convient-il pas de voir s'il se tient dans la limite du besoin, ou s'il l'excède?

Si l'on veut bien admettre comme juste, le principe contes-

table, de faire payer les chemins par ceux auxquels ils servent et qui les usent, peut-on se refuser à regarder également comme juste de ne les leur faire payer que le seul prix qu'ils coûtent? Tout ce qu'on en exigeroit au-delà, ne seroit-il pas une surcharge sans motif, nuisible au commerce, que les routes ont pour premier objet de faciliter, et dont le poids finiroit par porter, sans raison, sur les consommateurs?

Pourquoi donc courir après une recette de 25 millions, si, en effet, cette somme excède le besoin qu'en a la république pour l'entretien des routes?

On a vu qu'en l'évaluant à 350 liv. par lieue, il n'exigeoit pour 10,000 lieues, que 3 millions et demi; en le portant à 400 liv. il n'iroit encore qu'à 4 millions. Pourquoi donc en demander 25? pourquoi ne pas baisser le tarif proposé? pourquoi ne pas en exempter toutes les voitures chargées des matières de première nécessité? pourquoi ne pas l'affecter aux seules voitures de luxe ou de commodité, si celles-là seules peuvent assurer un produit suffisant?

Mais, sans doute, ces dix mille lieues de routes ne sont pas les seules que la prospérité de la France exige qui soient ouvertes; et il faut un fonds pour la confection de celles qui lui manquent, fonds qui fournisse en même temps une grande masse de travail au peuple. La recette du droit de passe pourroit donc, sans inconvénient, s'élever à dix millions, dont cinq destinés à l'entretien, et cinq au travail des nouvelles routes, ce qui lui permettroit d'en achever plus de quarante lieues par an.

Il paroît donc qu'une recette annuelle de dix millions suffit, dans ce genre, aux véritables besoins de la république, et que le droit de passe, pour se tenir dans ses justes limites, devroit être combiné de manière à ne pas outrepasser ce produit.

Voyons, en conséquence, ce que son mode de perception coûtera pour procurer net la rentrée de ces dix millions; car c'est par-là seulement qu'on peut juger de la convenance ou de l'inconvenance de cette taxe.

Dix mille lieues de routes qui se croisent et se coupent, comme les fils d'une toile d'araignée, n'exigeront guères moins de trois mille barrières.

Chaque barrière veut un receveur, et à cause d'un service de jour et de nuit, deux aides, au moins dans les plus fréquentées, dont la solde moyenne ne s'écartera pas beaucoup de 3000 liv. ci, ... 9,000,000 liv.

Les bureaux et logemens des commis exigeront, ainsi que leurs bascules, un entretien et des reverbères la nuit, et c'est être modéré que de ne l'évaluer qu'à 200 liv. par chacun, ci. 600,000

Il faudra par département deux vérificateurs pour surveiller les recettes, à 2400 liv. l'un, ci. 460,000

Douze contrôleurs, ayant chacun huit départemens, suffiront à peine pour assurer

10,060,000 liv.

D'autre part. . .	10,060,000 liv.
l'ensemble de cette vaste administration, et ne sauroient, vu leurs voyages, être payés moins de 8000 liv. l'un, ci.	96,000
Frais de registres, papier, impression, poste, à 300 liv. par bureau, ci	900,000
Bureau général de Paris, et frais de correspondance.	300,000
Dépenses d'administration. . .	11,356,000 liv.

Voilà donc un mode de perception d'une taxe du produit de dix millions, qui en couteroit plus de onze en frais de recouvrement. Je ne sais si on ne trouvera point que ce seroit là une véritable folie.

Admettons enfin que le tarif proposé ne subît point de changemens, et qu'il produisît en effet 25 millions, il n'en faudra pas moins dépenser, pour les recevoir, la somme exorbitante de 11,356,000 liv. Ce mode de recouvrement coûteroit ainsi au-delà de 45 p. 100 de son produit, et le peuple paieroit pour ses chemins, et sur ses consommations, un impôt nouveau de 36,356,000 liv.

Il faut convenir toutefois que la corvée, dont la révolution l'a délivré, étoit encore plus chère, qu'elle ne portoit que sur la classe la moins en état de la payer, et que c'est un grand bien d'être arrivé à un système de gouvernement qui permet la discussion publique de la question présente, dont la solution, quelle qu'elle soit, amènera un grand résultat; savoir: un seul impôt, réparti avec équité, et proportionné au seul besoin; et une seule et uniforme administration pour les chemins de la république, qui, au lieu de coûter à la classe indigente, lui fournira un travail salarié, avantage que les agens de l'ancien gouvernement, les mieux intentionnés, n'avoient ni n'auroient jamais pu lui procurer.

Mais indépendamment de ce que le droit de passe, suivant le tarif proposé, prélève une somme surabondante au vrai besoin, et qu'il a en outre l'inconvénient de nécessiter un mode de perception qui coûteroit 45 pour cent, et forceroit de dépenser onze millions pour en avoir dix, si on vouloit borner son produit à ce que le besoin pourroit requérir, il a encore le désavantage de présenter une forte dépense à faire pour pouvoir mettre sa recette en activité.

En effet, le logement du receveur, celui des deux commis, le bureau, avec la construction de la bascule, ne pourront guères s'établir à moins de 5000 livres, prix moyen, et s'il en faut trois mille; il en résulte une première avance ou mise dehors de quinze millions, qui, avec les frais de perception, absorberoient plus que la recette de la première année, lors même qu'on laisseroit subsister sans réduction le tarif dont on a espéré retirer vingt-cinq millions.

Le projet de tarif, quoique déjà fort onéreux, puisqu'il

s'élève à 10 sous par lieue, par voiture attelée de six chevaux, est donc mal calculé et trop foible pour la première année ; car voilà la dépense à laquelle il faudroit que son produit fît face.

L'établissement des barrières et bascules, .	15,000,000 l.
L'entretien des routes pour un an, ...	5,000,000
Frais d'administration, ...	11,356,000
Dépense, ...	31,356,000
Recette, ...	25,000,000
Déficit, ...	6,350,000

Si l'on y ajoute les frais de la réparation préliminaire et extraordinaire qu'exigent aujourd'hui les routes, et qu'il seroit bon de trouver dans le produit de cette taxe, comme elles monteroient à, ... 15,000,000

Il en résulteroit un déficit total de, ... 21,000,000

D'où l'on voit que toujours en supposant la recette du droit de passe à 25,000,000 par an, la République seroit plus de trois années avant de se trouver au pair de ses dépenses obligées sur cette branche de son économie politique.

Ces observations pourroient conduire à penser que le projet du droit de passe a besoin d'être remanié et travaillé de manière à présenter des résultats plus satisfaisans, soit en lui trouvant un mode de perception moins dispendieux, ou un tarif autrement combiné et plus fructueux, sans le rendre trop nuisible à certains genres de consommations.

Ce ne sont pas là toutefois les seuls objets auxquels il laisse désirer qu'il soit pourvu.

La facilité d'augmenter le produit de cette taxe par des accroissemens successifs à son tarif, sans être obligé de faire aucuns nouveaux frais pour percevoir les augmentations, n'avertit-elle pas assez hautement la sagesse des conseils d'opposer un obstacle insurmontable à l'abus qu'on sera toujours trop tenté de faire d'une taxe qui donne des produits aussi prompts que certains, puisqu'elle est assise sur le mouvement même; mouvement aussi continuellement nécessaire à la vie du corps politique, que la circulation du sang l'est au corps humain.

Où donc est, pour la nation, la double assurance que cette taxe ne pourra être imprudemment et arbitrairement augmentée au-delà du besoin de la chose à laquelle elle doit pourvoir, et que son produit sera invariablement appliqué à l'objet qu'il doit remplir, sans pouvoir jamais en être détourné ?

La résolution des cinq cents n'offre aucune garantie contre des abus qu'il étoit facile de prévoir, et plus juste encore de craindre. Ne seroit-il pas monstrueux que le peuple payât au-delà même de ce qu'il faudroit pour avoir des chemins bien entretenus, et qu'il finît par n'en avoir que d'impraticables?

Il est plus d'une des ci-devant intendances où un pareil résultat a souvent choqué les yeux, et une sauve-garde solide

contre un désordre semblable, ne sauroit être inutile ni négligée.

On peut s'étonner de ne pas voir, dans le tarif proposé, une plus forte taxe pour les voitures de luxe, telles que carosses, berlines, chaises, cabriolets, que pour les voitures de nécessité, telles que celles qui servent au transport des principales matières de nos consommations et non à celui des personnes. Les riches viendroient ainsi au secours des pauvres, et allégeroient leur fardeau, puisqu'alors on pourroit baisser le tarif pour les voitures de nécessité.

Il n'est pas moins surprenant d'y voir les voitures soumises au même tarif, en raison du poids, et sans égard au genre des matières. N'est-il point à craindre que le commerce de celles pesantes, telles que le fer, la pierre, le bois, ne souffre d'un transport trop dispendieux et trop disproportionné au prix de premier achat de quelques-unes d'elles, que ses bornes ne s'en resserrent, que les personnes qui s'en occupent n'en soient découragées, et que les parties principales de l'industrie la plus commune et la plus nécessaire, ne s'en trouvent ruinées; il ne pouvoit pas être superflu d'arrêter ses regards sur de telles considérations, afin de se convaincre de l'existence ou de la non existence des inconvéniens qu'elles paroissent montrer.

Il en est un autre que présenteroit l'exécution du tarif proposé, s'il faisoit percevoir le droit de passe par tête d'animal de tirage, sans acception de son espèce, au moins jusqu'à l'établissement des bascules. Alors un bœuf payeroit comme un cheval, quoiqu'il tire un poids plus que double, un cheval comme un âne, etc. La taxe, ainsi, devient d'une irrégularité d'autant plus vexatoire, que ce qu'elle offre de dur et d'injuste porteroit précisément sur les individus les moins en état de la supporter. La simple équité exigeoit ici des distinctions et une gradation de prix.

C'est sans doute par erreur qu'on a proposé une exemption du droit de passe pour les voitures des équipages de l'artillerie, et de ceux des troupes en mouvement. Il est très-grand besoin qu'elles y soient soumises; car plus le droit de passe sera fort, et il l'est déjà beaucoup dans le tarif proposé, plus ces voitures se chargeront en contrebande d'effets du commerce qui sera très-attentif à éluder à leur moyen, ou du moins à alléger pour lui la charge de cette taxe. Il s'arrangera avec les conducteurs des charrois de l'artillerie et des troupes qui, pour un léger profit, se prêteront à la fraude, et multiplieront leurs voitures au-delà des besoins du service et à son détriment, exprès pour seconder une contrebande à laquelle ils gagneront.

Deux cents voitures d'artillerie partant de Lyon pour Paris devroient rapporter à la recette du droit de passe 12000 liv.; non-seulement elles n'y rapporteront rien, mais lui enlèveront probablement 4000 livres, en se chargeant au tiers, d'effets de commerce, et même 12000 liv. en s'en chargeant en totalité, lorsque, ce qui n'est pas rare, elles devront faire leurs retours à vide. On feroit vainement des lois prohibi-

tives contre ces abus, l'intérêt seroit plus fort ou plus adroit qu'elles, et le meilleur est de n'en avoir pas besoin. Les charrois de l'artillerie se faisant par entreprise, il n'y a pas plus de motifs de les exempter que les autres services de l'état, que ceux des postes et des messageries, d'autant qu'il détruit les chemins au moins aussi promptement que les autres. Les entrepreneurs sauront bien stipuler avec le gouvernement, de manière que l'acquit du droit de passe ne leur soit pas onéreux, et l'on peut, à cet égard, s'en reposer sur leur adresse et leur industrie.

De la nécessité qu'il y a, pour simplifier l'administration du droit de passe, et empêcher qu'on ne le fraude, d'y soumettre tous les divers services du gouvernement, il résulte celle de couvrir, par une recette proportionnelle, cette nouvelle dépense qu'on lui occasionne. Voilà pourquoi le montant du droit de passe ne devroit pas seulement fournir de quoi suppléer à son administration et à l'entretien des routes, mais encore procurer l'indemnité des frais qu'il coûteroit au service du gouvernement, et en outre une somme annuelle applicable au travail de nouvelles routes, ou à celui de nouveaux canaux de navigation.

L'idée de confier l'entretien des chemins aux administrations départementales est de tout point inexécutable ; c'est le plus court et le plus sûr moyen d'arriver, avant dix ans, à n'avoir plus de chemins, ou à n'avoir de praticables que ceux qui conduiront aux possessions des administrateurs des départemens. On sera revenu, par cette fausse route, au temps des ci-devant intendans.

Cette idée suppose d'ailleurs que le produit du droit de passe sera proportionnel, dans chaque département, à la dépense que demanderont ses chemins, et rien n'est plus clairement faux.

Le mouvement sur les routes diminue en allant du centre à la circonférence ; et comme c'est le mouvement qui est la vraie base de cet impôt, il s'ensuit que la recette sera seulement proportionnelle à ce mouvement, et s'affoiblira avec lui.

Le prix de l'entretien différera aussi d'un département à l'autre, par l'abondance ou la rareté, l'éloignement ou la proximité dont les matériaux seront des routes ; nouvelle cause d'inégalité, qui ajoute à la légitimité du doute que le produit du droit de passe, dans un département, s'y trouve en proportion avec les frais de sa perception, et ceux de l'entretien des routes de ce département.

Il ne sauroit y avoir qu'un système d'administration générale qui puisse obvier à toutes les différences des localités, et convenir aux véritables intérêts de la république, qui sont d'avoir, dans tous ses départemens, des routes également bien entretenues.

C'étoit le vice du morcellement et de la diversité de l'administration des chemins, sous le régime de la monarchie, qui s'opposoit le plus à sa perfection, et qui plaçoit les routes bien entretenues d'une généralité entre celles de deux autres

qui l'étoient si mal, que ce que le commerce avoit pu gagner de facilité dans l'une, étoit plus que perdu par les obstacles que les chemins lui offroient dans les autres. On rentreroit dans ce pernicieux système, en confiant aux départemens l'administration des chemins. Ce seroit vouloir perdre un des inappréciables bienfaits de la révolution, que de porter ainsi atteinte à cet admirable principe d'unité de la république, qui attend son bonheur des développemens auxquels il conduit, de l'établissement d'une loi et d'une administration uniforme pour chacun des départemens qui la composent.

Quand leur représentation est proportionnelle à leur population, leur contribution à leur richesse réelle, comment pourroit-on imaginer de les assujettir à un régime qui ne fourniroit pas à plusieurs le moyen d'entretenir leurs routes, tandis qu'il en donneroit à d'autres de très-supérieurs à leurs besoins dans ce genre.

Les routes n'appartiennent point aux départemens, elles sont la propriété de la république entière. Si ce n'étoit pas là un principe, il faudroit qu'il le devint, et le confirmer par un décret authentique. Utiles à tous les individus de l'état, nécessaires à ses communications commerciales, militaires, il n'y a qu'une prestation générale et commune qui puisse subvenir à leur entretien; car les chemins d'un département ne lui servent pas plus que ceux des départemens qui l'avoisinent. La réciprocité de leur avantage déclare leur utilité générale et leur propriété publique. De cette grande vérité découle celle que leur confection, leur entretien doivent être classés parmi les dépenses communes et générales de la république, acquittées par une taxe commune, perçue suivant un mode uniforme, et que leur administration doit être une, générale, et partir d'un centre unique et commun.

La résolution des cinq-cents, sur le droit de passe, contrariant plusieurs des principes qu'on vient d'exposer, mérite donc un sérieux examen, et ne sauroit être adoptée, telle qu'elle est, sans danger. Il reste encore à ceux qui en ont suivi la discussion, même en approuvant l'établissement du droit de passe, à trouver pour ce droit un mode de perception moins onéreux, à fixer la somme totale à laquelle il devra monter, à indiquer l'emploi à faire de son produit, à empêcher qu'il ne puisse être détourné à un autre usage, à s'assurer qu'on n'y pourra faire d'augmentation qu'en proportion du véritable besoin des routes, à n'accorder aucune exemption de cette prestation, à faire enfin qu'elle soit une cause constante de prospérité pour la république, et ne puisse jamais devenir le fléau des citoyens, par les abus qu'on en pourroit facilement faire. Il reste sur-tout à déterminer le mode à suivre pour procurer le bon entretien des chemins. Nous hasarderons d'en proposer un, en desirant que quelque bon citoyen en fasse connoître un préférable, et ne nous dissimulant pas les objections qu'on peut opposer à la possibilité actuelle de son exécution.

L'entretien des chemins est l'ouvrage qu'on peut le plus

facilement exécuter par la voie des entreprises. Il n'y faut presque qu'une attention, celle de les diviser en portions de trois ou quatre lieues, et de ne pas souffrir qu'un entrepreneur se chargeât de plus d'une ou de deux. Cette division des entreprises assure le grand nombre des concurrens, et le rabais des conditions met obstacle au crédit des grands entrepreneurs, aux abus de confiance des préposés aux chemins, qui seront toujours punis quand ils ne seront pas riches ou puissans, ce qui malheureusement est tout un.

Au reste, la partie de l'entretien qui concerne l'emploi, et non pas l'apport des matériaux, n'exige pas proprement un travail, mais une vigilance continuelle et des soins journaliers, ce qui laisse présumer qu'il pourroit se faire d'une manière économique, en établissant de lieue en lieue un stationnaire. Quelques toises de terrein suffiroient à son petit établissement, et il est une classe de citoyens qui pourroit y être très-utile : ce sont les vétérans et la plupart des invalides. En ajoutant à la solde qu'ils reçoivent, une paye supplémentaire de 8 sous par jour, il s'en présenteroit un nombre suffisant. Le département de la guerre y trouveroit un soulagement, la République une nouvelle source de population, l'assurance du bon et économique entretien des routes, et l'avantage de leur plus grande sûreté, ces stationnaires y formant naturellement une espèce de garde.

Si l'on a 6000 lieues de routes non-payées, les seules que ces citoyens pussent entretenir, ce seroit pour les stationnaires une dépense annuelle de 876,000 francs, ou de 146 francs par lieue, et si l'on ne plaçoit ces stationnaires que de deux en deux lieues, ce qui d'abord pourroit paroître suffisant, l'entretien seroit réduit à 73 francs par lieue pour l'ouvrage de main-d'œuvre.

Au lieu de bâtir de deux lieues en deux lieues le logement du stationnaire, on pourroit ou l'établir dans les maisons des nouvelles barrières, ou charger les maîtres de poste de le lui fournir provisoirement ; ils gagneroient tant au bon entretien des routes, qu'ils ne regarderoient sans doute pas à une charge qui ne peut guères s'évaluer qu'à 24 ou 30 francs par an.

Les stationnaires seroient aidés dans leur travail par leur petite famille, et leurs places finiroient par être enviées ; car sans grever les finances de la République, peut-être pourroit-elle leur faire un sort meilleur que celui qu'on vient d'indiquer, disposition à laquelle nous serions les premiers à applaudir.

27 *Nivôse, an* 5e.

De l'imprimerie de Pougin, rue des Pères, entre celles de